



Deň železničiarov
27. september



Tvár ŽSR – finále



Parný rušeň dýcha
ako človek

O Andrejovi Patkaňovi a jeho synovi Andrejovi, ktorí zachránili mladého muža pred utopením sme už písali.

*Na celoslovenských oslavách Dňa železničiarov si prevzali Uznanie ministra dopravy za zaslu-
žilý čin.*

*Hrdinami sú nielen v očiach zachráneného mladíka, ale i svojich kolegov a s úctou im za-
gratulovala aj Martina Schindlerová.*

Autor: Vladimír SALZER

**Príhovor generálneho riaditeľa ŽSR
Ing. Štefana Hlinku**

**Vážené kolegyne, kolegovia,
milí priatelia!**



Som rád, že vás dnes v mene ŽSR môžem pozdraviť pri príležitosti Dňa železničiarov. Je to deň, kedy sa v prúde plynúceho času môžeme zastaviť, zamyslieť nad minulosťou, pozrieť sa dopredu a oceniť najlepších z nás.

V tomto roku si zároveň pripomíname 160. výročie vzniku železníc na území Slovenska. 160 rokov – to je jedinečná história. Je to obdobie Rakúsko-uhorskej monarchie, jej rozpadu, dve svetové vojny, vznik a zánik štátnych útvarov, zmeny spoločenských zriadení. Železnice zmenili svet, spoločnosť, priniesli ekonomický rast a stali sa neoddeliteľnou súčasťou života ľudí. V neustále sa meniacom svete sme prežili horúce letá, kruté zimy, živelné pohromy, ako aj procesy delenia železníc, konsolidácie, organizačné a riadiace zmeny, vzostupy aj pády. Po viac ako 100 rokoch bola železnica skutočne jediným výkonným odvetvím s kľúčovým významom pre hospodársky rozvoj Slovenska. A teraz sme sa ocitli v 21. storočí a sú pred nami nové výzvy.

160 rokov – to sú státisíce vypravených vlakov, tisícky kilometrov železničných tratí a sú to predovšetkým státisíce železničiarov, ich ľudské osudy a ich každodenná práca. Je

to história jedincov, ktorí na rozdiel od spoločenských útvarov majú dušu, majú chrbtovú kosť a je im daná možnosť vývoja, premeny, transformácie a prežitia. Keďže stále existujeme a fungujeme, železnica mala - a som presvedčený, že stále má - dosť takých jedincov, ktorí dokážu zabezpečiť jej ďalší rozvoj a budúcnosť.

Osobitne chcem poďakovať a vyjadriť úctu kolegom, ktorí dnes dostanú rezortné ocenenia, ale aj ostatným prítomným kolegom a všetkým, ktorí železniciu budovali, prevádzkujú a riadia. Ďakujem všetkým za ich prácu, nadšenie, oduševnenosť, spolupatričnosť aj za pochopenie a zmysel pre humor, pomáhajúci prekonať často vypäté chvíle a situácie, bežné v každodennom živote na železnici.

Milí priatelia! Na záver by som vám chcel zaželať veľa šťastia, zdravia a odhodlania v práci, aj v osobnom živote, ktoré však často na železnici nie je možné oddeliť. Železničiam prajem ďalšie stáročia života a predovšetkým spokojných zákazníkov.

S pokorou dnes pred vami skladám pomyselný klobúk a môj príspevok končím tradičným –

„Hlásim sa v službe!“

Železničiarom

Celoslovenské oslavy železničiarov sa v tomto roku konali v Bratislave. Keďže Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. sa opäť rozhodli oslavovať spoločne, v piatok 19. septembra sa o 10, 30 h. v bratislavskej Incheba Expo Arene stretli zástupcovia troch železničných spoločností a pozvaní hostia, aby vzdali hold železničiarkej profesii a najlepším jednotlivcov z radov modrej armády aj ocenili. A práve oceneným zaslúžene patrila v tento deň najväčšia pozornosť. Do hlavného mesta prišlo 74 železničiarov, aby si z rúk ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomíra Vážneho prevzali rezortné vyznamenanie.

Takmer ako pred 160 rokmi

Členovia skupiny - Tovarišstvo starých bojových umení a remesiel svojim vystúpením priblížili atmosféru príchodu prvého parného vlaku na Slovensko. I keď história železničiarov sa píše už 160 rokov, nie vždy to bol 27. september. Ten bol stanovený na základe faktu, že v tento deň bol v roku 1840 otvorený prvý úsek konskej železnice Bratislava – Svätý Jur. Avšak prvé narodeniny železnici historici zapísali, až keď na Slovensko prišiel „naozajstný“ vlak, teda nie ťahaný koňom, ale „železo na železo“. A tak sa príchod prvého vlaku datuje od 20. 8. 1848, kedy na území Slovenska vstúpil prvý parostrojní vlak.

Všetko najlepšie železničiarí...

Zapriala našim kolegom nielen v Inchebe, ale aj na celom Slovensku speváčka Martina Schindlerová svojím vystúpením. Po úvodnom kultúrnom programe sa k oceneným železničiarom i hosťom prihovoriť minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR Ľubomír Vážny. - **Ani dnes železnica nestráca svoj význam, práve**

naopak. Prísne ekologické parametre favorizujú železničný sektor. Vo vláde a aj v rezorte si plne uvedomujeme tento potenciál a preto sa snažíme vytvárať primerané podmienky k naplneniu plnohodnotného fungovania železničnej prepravy, - povedal minister dopravy vo svojom slávnostnom príhovore. Okrem iného zdôraznil, že rekonštrukcia infraštruktúry, liberalizácia železníc, interoperabilita, modernizácia a zvyšujúce sa požiadavky na bezpečnosť a množstvo ďalších strategických i každodenných operatívnych úloh si vyžaduje dôslednú koordináciu činností a spoluprácu zainteresovaných subjektov.

- **Udržať rozvoj spoločnosti je serióznou úlohou, ktorá kladie nároky na všetky tri spoločnosti a ich zamestnancov,** - povedal minister.

Za mimoriadny prínos, tvorivú invenciu a poctivú prácu, ktorou prispeli k úspešným výsledkom svojej firmy, dostalo najvyššie rezortné vyznamenania 74 zamestnancov všetkých troch spoločností. 37 zamestnancov ŽSR, 14 zamestnancov ZSSK a 23 železničiarov zo ZSSK CARGO.



Piatok, 19. september, krátko po pol šiestej ráno.

Vlaky zo smerov Košice a Banská Bystrica smerujú do Bratislavy. Pozvaní zamestnanci železníc cestujú na celoslovenské oslavy Dňa železničiarov. Vlakovéduchého Jána Andreanina sme zastihli pri kontrole dokladov.

DEŇ ŽELEZNIČIAROV

patrí pocta i uznanie

**V BRATISLAVE SI 74 ŽELEZNIČIAROV PREVZALO NAJvyšŠIE
REZORTNÉ VYZNAMENANIA**



Milým prevkapaním bolo i vystúpenie speváčky Martiny Schindlerovej.

- Dnešné vyznamenanie, je ocenenie pre vás, pre spoločnosť, ktorá vás zamestnáva, ale i pre vašich rodinných príslušníkov, ktorí vytvárajú pre vás také prostredie, aby ste boli schopní odovzdať v práci maximum svojich profesionálnych vedomostí a zručností,- povedal na záver svojho príhovoru minister. Aj generálni riaditelia troch železničných spoločností sa vo

svojich príhovoroch poďakovali za prácu všetkým svojim zamestnancom a zapriali všetko najlepšie do ďalších rokov.

Nasledovalo oceňovanie železničiarov, ktorí si postupne prichádzali na pódium preberať ocenenia: Poctu ministra dopravy pôšt a telekomunikácií, titul ministra dopravy Zaslúžilý zamestnanec dopravy a



Akoby prevkapaní na oslavách nebolo dost, minister s generálnymi riaditeľmi železničných firiem „načali“ obrovskú tortu s veľkou 160, symbolizujúcou výročie železnice.

Uznanie ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií za zaslúžilý čin.

O pekný zážitok sa v závere celoslovenských osláv Dňa železničiarov 2008 v Bratislava postarala rozospievaná Martinka Schindlerová.

*Dana SCHWARTZOVÁ,
foto: Vladimír SALZER*



Železnica - to sú predovšetkým ľudia i keď v spojení s chladnými pásmi koľajníc

ZOZNAM VYZNAMENANÝCH ŽELEZNIČIAROV

Pre niekoho je rok dlhý čas, pre niekoho ubehne cvalom, ale keď sa blíži sviatok železničiarov, potešíme sa spoločným a športovým aktivitám, ktoré sú nedeliteľnou súčasťou osláv Dňa železničiarov a vtedy čas nemeríme. Niektorí sa až po roku opäť stretávajú a hoc z rovnakého fachu, ale i z rôznych pracovísk často vzdialených mnoho kilometrov, vieme, že patríme k sebe, že sme súčasťou obrovského kolektívu. Na slávnostne ozdobenom pódium sa zide iba hĺstka ocenených, no oni sú akoby našim zrkadlovým obrazom. Pri každom oslovení vyznamenaných sa pravidelne opakuje veta „bez mojich spolupracovníkov by som nebol(a) tu, im všetkým patrí vďaka“ a tak podobne. Železnice sa bez snaživých, nesmierne pracovitých a obetavých ľudí nezaobídu. Predstavujeme vám zamestnancov všetkých troch železničných spoločností, ktorí si v Bratislave prevzali najvyššie rezortné vyznamenania.

ŽSR

POCTU MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR prevzali:

Anton STANKOVIČ, výpravca v Železničnej stanici Bratislava – hlavná stanica, OR Trnava

Juraj VAŠKO, signalista, Čierna nad Tisou, OR Košice

Vladimír LUKÁČ, signalista Zvolen, OR Košice

Ing. Jana NOVÁKOVÁ, procesná líderka, sekcia EE, OR Košice

Ladislav ŠIMON, prednosta Železničnej stanice Filakovo, OR Košice

Ing. Ivan LIGDAY, vedúci strediska miestnej údržby EE Vrútky, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina

Mária BERCIKOVÁ, elektromontérka silnoprúdových zariadení strediska miestnej údržby EE Košice, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

Jozef TROŠAN, vedúci strediska miestnej údržby EE Poprad, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

Jozef KREMPASKÝ, vedúci prevádzky strediska miestnej údržby ŽTS, údržba budov Poprad, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

Stanislav HASIČEK, vedúci oddelenia Železničných telekomunikácií Bratislava

Bc. Štefan KLOBUŠOVSKÝ, vedúci diagnostického strediska mostov, Technická ústredňa infraštruktúry Prešov

Ing. PhD. Marta TOMAŠOVÁ, vedúca oddelenia revízií, meraní a diagnostiky Žilina, Technická ústredňa infraštruktúry Prešov

Ing. Eliška RAPA VÁ, riaditeľka Strediska železničnej geodézie Bratislava

Ing. Pavol MERNICKÝ, vedúci referent dopravy, GR ŽSR

Karol RÓTH, manažér elektrotechniky, GR ŽSR

Bc. Pavol KRISTÍNEK, hlavný inšpektor bezpečnosti a ochrany zdravia pri práci, GR ŽSR

Ewaryst WALIGÓRSKI, radca Poľského veľvyslanectva

TITUL MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR – ZASLÚŽILÝ ZAMESTNANEC DOPRAVY prevzali:

Bc. Irena DUDÁŠOVÁ, vedúca oddelenia sekcie ľudských zdrojov OR Trnava

Leopold HLÁČIK, dozorca prevádzky v Železničnej stanici Žilina, OR Trnava

Jaroslav LACKO, elektrodispečer, sekcia EE, OR Trnava

Bc. Ján DŽUGAN, kontrolór železničnej infraštruktúry, sekcia ŽTS, OR Trnava

Oľga DVORÁKOVÁ, komandujúca v Železničnej stanici Trnava, OR Trnava

Vladimír ČERVENÁK, prednosta Železničnej stanice Úľany nad Žitavou, OR Košice

Marián PETRÍK, kontrolný dispečer, Oblastné riaditeľstvo Košice

Rudolf KOMORÁŠ, vedúci traťového obvodu strediska miestnej údržby ŽTS Žilina, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina

Dušan ŠTRBÁK, vedúci traťového obvodu Strediska miestnej údržby ŽTS Vrútky, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina

Ondrej PALACKA, návestný majster Strediska miestnej údržby OZT Galanta, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Žilina

Milan ZUŠČIN, hlavný majster Strediska miestnej údržby zabezpečovacej techniky Košice, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

Ing. Gabriel BARAN, programátor, Železničné telekomunikácie Bratislava

Ján HYPÍK, prevádzkový elektrikár strediska distribúcie v Trnave, Centrum logistiky a obstarávania Bratislava

Stanislav FABÍK, manipulačný robotník strediska distribúcie Košice, Centrum logistiky a obstarávania Bratislava

Ing. Vladimír KRISTOFÍK, námestník riaditeľa Ústredného inštitútu vzdelávania a psychológie Bratislava

Ing. Jozef LEGEŇ, vedúci oddelenia Výskumného a vývojového ústavu železníc Žilina

Ján SURMÍK, inšpektor, Generálna inšpekcia Správnej rady ŽSR

UZNANIE MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ ZA ZASLÚŽNÝ ČIN prevzali:

Ing. Cyprián RYCHNAVSKÝ, prednosta Železničnej stanice Margecany, OR Košice

Andrej PATKAŇ ml., stavebný strojník, Mechanizačno-dopravné stredisko Trebišov, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen

Andrej PATKAŇ st., stavebný strojník, Mechanizačno-dopravné stredisko Trebišov, Regionálne riaditeľstvo ÚŽI Zvolen.

ZSSK CARGO

POCTU MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR prevzali:

Ing. Mária SARVAŠOVÁ – vedúca regionálneho pracoviska, Sekcia personálnych služieb, pracovisko Zvolen,

Ing. Dana FEDORIKOVÁ – vedúca oddelenia predpisov a taríf, Sekcia služieb zákazníkom Košice,



Ľubica CABUKOVÁ – prednostka, Stredisko nákladnej prepravy Vrútky,
František MENTO – kontrolór – školiteľ, Oblastná prepravná správa Košice,
Július GEMELA – rušňovodič – inštruktor, Stredisko riadenia trakcie Bratislava,
Karol JELÍNEK – rušňovodič, Stredisko riadenia trakcie Zvolen,
Jozef TÓTH – čatár vozmajstrov, Stredisko technickej prehliadky Čierna nad Tisou, pracovisko Matovce,
Peter LIPTÁK – elektronik, Opravovňa osobných vozňov, Stredisko ÚaO ŽKV Košice,
Peter VAŠEK – systémový špecialista, Stredisko ÚaO ŽKV Bratislava

TITUL MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR – ZASLÚŽILÝ ZAMESTNANEC DOPRAVY prevzali:

Ján GOLIAN – kontrolný dispečer oddelenia dispečingu dopravy, regionálne pracovisko dispečingu Zvolen,
Helena GONDÁŠOVÁ – vedúca prepravného obvodu, Stredisko nákladnej prepravy Zvolen,
Štefan SMOLÁRIK – kontrolný dispečer oddelenia dispečingu dopravy, regionálne pracovisko dispečingu Bratislava,
Pavol TRANDŽÍK – vlakvedúci nákladných vlakov, Stredisko nákladnej prepravy Nitra,
Ing. Stanislav VITIAK – vedúci oddelenia organizácie práce, Sekcia prevádzky a prepravy Košice,
Igor GŮLAČI – čatár vozmajstrov, Stredisko technickej prehliadky Bratislava, pracovisko Bratislava východ,
Ján SUKUPČÁK – vozmajster, Stredisko technickej prehliadky Nové Zámky, pracovisko PPS Štúrovo,
Dušan VAŇKO – rušňovodič, Stredisko riadenia trakcie Žilina,
Jiří WEISZ – systémový špecialista, Stredisko riadenia trakcie Košice,
Bc. Jaroslav TÓTH – vedúci tímu zmlúv, Sekcia obchodu ÚaO ŽKV Bratislava,

Miroslav MISTRÍK – zámočník, Stredisko ÚaO ŽKV Zvolen,
Ing. Ján TEMEŠ – prednosta, Strediska ÚaO ŽKV Košice,

OCENENIE MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR – IN MEMORIAM:

Ing. Juraj VELEBÍR, EUR Ing. – projektový manažér ISP, Sekcia ICT pracovisko Košice

UZNANIE MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ ZA ZASLÚŽNÝ ČIN prevzal:

Milan TURZÁK – rušňovodič, Stredisko riadenia trakcie Spišská Nová Ves

ZSSK

POCTU MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR prevzali:

Marta HRONSKÁ - vedúca tímu CO reportov
Alojz MORAVČÍK – rušňovodič
Marián PALACKA – strojmajster
Ľubica ŠUTJAKOVÁ – asistentka riaditeľa úseku
Ivan TICHÝ - rušňovodič – inštruktor

TITUL MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SR – ZASLÚŽILÝ ZAMESTNANEC DOPRAVY prevzali:

Václav HEVERA – rušňovodič
Juliana HORVÁTHOVÁ – osobná pokladníčka
Štefan CHMELAN - komandujúci
Viera JARUNKOVÁ - odborná asistentka riaditeľa sekcie
Milan RYS – vlakvedúci
Magda ŠABOVÁ – osobná pokladníčka
Anton ŽIDZIK - vedúci zmeny

UZNANIE MINISTRA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ ZA ZASLÚŽNÝ ČIN prevzali:

Nadežda BALÁŽOVÁ - osobná pokladníčka
Adriana PLACHTIČKOVÁ - vlakvedúca



TAM, kde je všetko tak, ako má byť

HISTÓRIA BUDOVANIA ŽELEZNÍC TU ZANECHALA HLBOKÉ BRÁZDY A PEKNÚ ARCHITEKTÚRU

PELE-MELE Z JUHU SLOVENSKA



Prijímacia budova železničnej stanice v Nových Zámkoch sa začala stavať v novembri 1966 a bola ukončená až o šesť rokov. Architektonický návrh vyšiel z ateliéru Ing. arch. Fifíka.

Rovina s miernymi svahmi však znamená, že pri budovaní tratí nebolo potrebné „presekávať alebo tunelovať“ pohoria. Stráne vytvárajú príjemnú oázu cestovania rovinatou krajinou, kde je všetko ako na dlani. Juh Slovenska je v tomto smere výrazne odlišný od ďalších regiónov krajiny. Napríklad výškový rozdiel medzi koncovými bodmi trate z Dunajskej Stredy do Komárna je len 12 metrov. V tejto lokalite je história železníc aj s umeleckými artefaktmi pevne zakorenená a na mnohých miestach našich pracovísk sa prelínajú s aktuálnymi potrebami súčasnosti.

Stačí nahliadnuť do komárňanskej stanice

a vestibul s vysokánskymi stropmi pripomína honosnú sieň. Po stenách okrem ľudovo-budovateľského obrazu sú dva

Keď sa spomenie Žitný ostrov, rovina na juhu Slovenska, a diskutuje o výstavbe tratí v tomto regióne, tak sa prízvukuje nebývalý rozvoj uhorských železníc z čias Rakúsko – uhorskej monarchie. A aj veľké obnovy tratí po záplavách v roku 1965.

monumenty slovenskej krajiny z roku 1937 od Františka V. Podolaya. Od príchodu prvého vlaku do Komárna ubehlo už 112 rokov a zo zachovaných zdrojov, dnes už úsmevne znejúcich, sa dozvieme, ako vo vozňoch, ťahaných parou, sa 16. novembra 1896 usadila maďarsko-slovenská honorácia. Poslanci Uhorského snemu, grófi i urodzené dámy zdravili rozjasený dav. Cestovanie na 54 km trati z Komárna do Dunajskej Stredy vtedy trvalo takmer tri hodiny. Postupne pribúdali ďalšie lokálne trate. O mnoho desaťročí neskôr je už praktický život na južných tratiach o niečom úplne inom. Teraz sa táto oblasť popretkávaná koľajnicami môže pochváliť kadečím technicky vyspelejším, je tu

všehočtu starého i nového. – **Svojomu účelu stále slúži elektromechanické zabezpečovacie zariadenie z roku 1958. S nezávislými výhybkami, mechanickými návěstidlami. Smerom na Dunajskú Stredu už funguje modernizované zariadenie, čiže je tu prevádzka bez výpravcu. A Komárno – Komárom je trať riadená poloautomaticky – releovkou,** - hodnotia prevádzkovo-technický stav prednosta komárňanskej stanice Ing. Milan Bilický a jeho námestník Peter Muk. Nie je od veci spomenúť, že v tejto lokalite funguje 75 vlakových spojení. Do maďarského Komáromu po siedmich rokoch opäť obnovili železničnú dopravu, ale gro prevádzky je sústredené do nákladnej prepravy v kombinácii s vodnou. Ale to už je iná kapitola.

V Nových Zámkoch pred 150 rokmi

vypravovali prvý vlak s vrúcnu modlitbou „Všemohúci Bože, ochrannou láskou prežehnaj tento dopravný prostriedok“. Ako neskôr konštatovali historici, všetky trate až po Nitru boli postavené v rokoch 1874 až 1914, ale Nové Zámky neboli križovatkou, predbehli ich Šurany a Palárikovo. Život okolo stanice v tých časoch ožil natoľko, že mestskí činovníci tam v noci museli kvôli poriadku postaviť dvoch hajdúchov. A okamžite sa vynašili i súkromníci, dopravu z mesta na stanicu zabezpečovali 30 fiakristi. Dátum postavenia novozámockej stanice sa nezachoval, ale v neskorších písomnostiach sa tento objekt hodnotí ako ozdoba mesta. Veľké bombardovanie počas druhej svetovej vojny stanicu aj blízke okolie úplne vyradilo z prevádzky. Až v roku 1971 bola ukončená jej rekonštrukcia, či skôr novopostavený



Prednosta železničnej stanice v Nových Zámkoch Ing. Ján Kasáš okrem tejto stanice riadi štyri nesamostatné: Bajč, Dvorany nad Žitavou, Pribetu a Palárikovo.



Budova komárňanskej stanice bola postavená pred 40 rokmi, jej pôvodná verzia je z roku 1910. V roku 1965 bola dramatickým miestom rozlúčok, keď povodne zobrali ľuďom domovy i fabriky a boli prinútení sa usadiť v iných regiónoch Slovenska. A práve na tieto okamžiky si pamätá veľa starších obyvateľov.



Okrem komárňanskej železničnej stanice riadi prednosta Ing. Milan Bilický aj nesamostatné stanice Chotín a Hurbanovo.



Železničná stanica v Palárikove prešla obnovovacími prácami. K historickým pamätihodnostiam patrí tzv. hospodárska dráha – úzkokoľajka.

objekt s veľkorysým riešením, ktorý teraz robí vrásky na čele z hľadiska energetickej náročnosti. – Toho roku sa ukončila plynofikácia staničnej budovy, doterajšie centrálné vykurovanie bolo drahé. Dôležité je i to, že teplo budú mať aj vlakové čaty. Vynovením prešla Železničná stanica v Palárikove, prístavnú čakáreň si vynútila celkom slušnou frekvenciou cestujúcich. Kompletne je zrekonštruovaný dopravný uzol i relovka. Mesto Komárno financuje rekonštrukciu dvoch mostov na štúrovskom zhlaví, - s potešením konštatuje novozámocký prednosta Ing. Ján Kasáš. Zároveň však objasňuje nespokojnosť tunajších cestujúcich s faktom, že zvolenské rýchliky v Nových Zámkoch nestoja. Opak by spôsobil predlžovanie jazdných časov rýchlikov. Ale otázne je, či si tak vrchovitou mierou neodrádzame verejnosť od využívania vlakových spojení.

Mária PALIČKOVÁ,
foto: autorka



Chotín je známa archeologická lokalita a od roku 1953 je vyhlásená za štátnu prírodnú rezerváciu. Budova stanice prešla viacerými rekonštrukciami, ale klasický ráz jej zostal. V chotínskej železničnej stanici je aj byt manželov Dikaszových (obidvaja pracujú v ŽSR) a takúto okrasu si pestujú priamo v areáli objektu.



Železničný most nad Váhom bol dokončený v roku 1953, prešiel viacerými rekonštrukciami a spolu s mostom cez Dunaj bol postihnutý povodňovými udalosťami. Obyvatelia blízkeho okolia z juhu sa tu zvykli plaviť člnmi a mnoho hodín tu má natrénovaných aj slávny komárňanský štvorkajak.



Platnosť oddielových návěstidiel

KOMENTÁR K ČLÁNKU 995 PREDPISU ŽSR Ž1
PRAVIDLÁ ŽELEZNIČNEJ PREVÁDZKY

Milé kolegyně, kolegovia! Verím, že budete súhlasiť s názorom, že celkové zabezpečenie prevádzkového procesu či už z pohľadu prevádzkovateľa dráhy alebo jednotlivých dopravcov je predovšetkým o komunikácii.

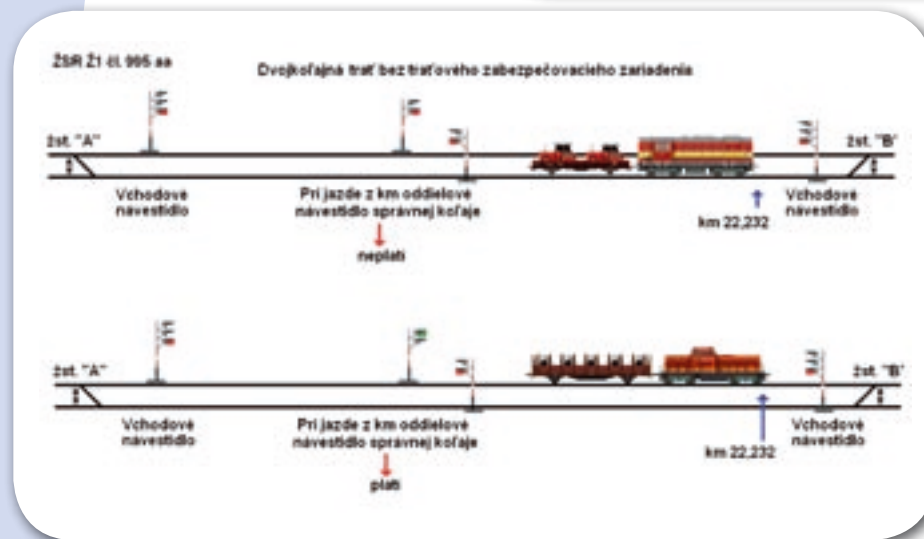
To znamená, že zamestnanci zúčastnení na zabezpečení jazdy koľajového vozidla (zamestnanci prevádzkovateľa dráhy a zamestnanci dopravcu), aby vôbec mohlo dôjsť ku predmetnému pohybu a zároveň nedošlo k akejkoľvek možnosti



nické zariadenie, ktoré svojimi návěstnými znakmi dovoľuje alebo zakazuje jazdu dráhového vozidla za toto návěstidlo a vlaku zároveň nariaďuje aj jeho najvyššiu rýchlosť.

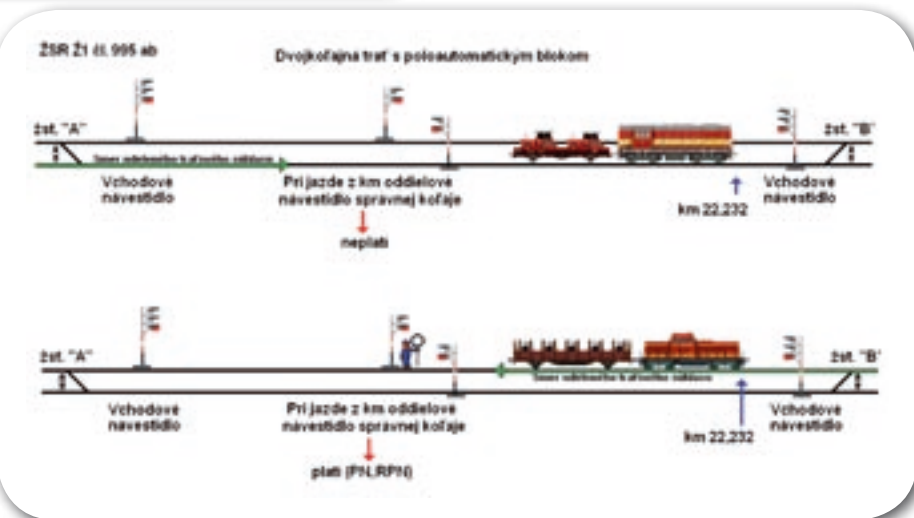
Podľa už spomenutého predpisu ŽSR Ž1 – Pravidiel železničnej prevádzky je pomerne jednoduché určiť platnosť návěstidiel pre konkrétnu jazdu vlaku jedným smerom. O niečo náročnejšie, ale nie úplne nemožné je určiť platnosť návěstidiel pre jazdu vlaku idúceho do kilometra na širšej trati a späť (napr. vlečkového). Celú túto problematiku rieši predpis ŽSR Ž1 – Pravidlá železničnej prevádzky v článku 995, ktorého jednotlivé odstavce sú rozkreslené na priložených obrázkoch.

Bc. Emil CHLEBNIČAN



vzniku nehodovej alebo mimoriadnej udalosti, sú nútení medzi sebou v duchu interných predpisov komunikovať verbálne, ale aj neverbálne. Neverbálna komunikácia spočíva hlavne v prezentácii vizuálnych informácií farebného spektra a jeho kombinácií, alebo polohou určitých pevných častí zariadenia, ktorému odborne hovoríme – návěstidlo.

V zmysle Vyhlášky Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikácií SR č. 250/97 Z.z. a predpisu ŽSR Ž1 – Pravidiel železničnej prevádzky je hlavné návěstidlo tech-



Klasickým serverom odzvonilo - proaktívna IT prevádzka

(Časť 2/2)

V júlovom čísle sme vám priblížili proces virtualizácie serverov, ktorý momentálne realizujú Železničné telekomunikácie (ŽT). Jeho výhodou je redukcia fyzického počtu serverov, konsolidovanie výkonu a spojenie viacerých serverov do jedného hardvérového zariadenia. Teraz vám vysvetlíme problematiku monitorovania centrálnych serverov, konfiguračnej databázy IT zariadení, prezradíme čosi o vzdialenej správe a zálohe serverov, tzv. Disaster recovery.

Predstavte si, že by ste vedeli presne definovať a liečiť choroby ešte predtým, ako sa vo vašom tele objavia prvé príznaky. Ušetrili by ste peniaze za drahé lieky, vyhli by ste sa dlhému čakaniu v ordinácii, či pobytu v nemocnici. Presne takto si môžeme predstaviť aj proaktívnu prevádzku centrálnych IT serverov, ktorá eliminuje poruchy ešte pred ich vznikom.

Monitoring serverov

Na to, aby bola zabezpečená spoľahlivá prevádzka centrálnych IT serverov, zaviedli ŽT nové technológie, ktoré neustále **monitorujú stav** činnosti železničných serverov. Aktuálne pracovné stavy všetkých serverov sledujú operátori ŽT na jednom monitore a na základe zobrazených pokynov robia opatrenia ešte predtým, aby sa predišlo výpadku servera. Všetko sa to zaznamenáva v servicedesku, pričom užívateľ ani netuší, že sa vyskytli nejaké nekorektné stavy.

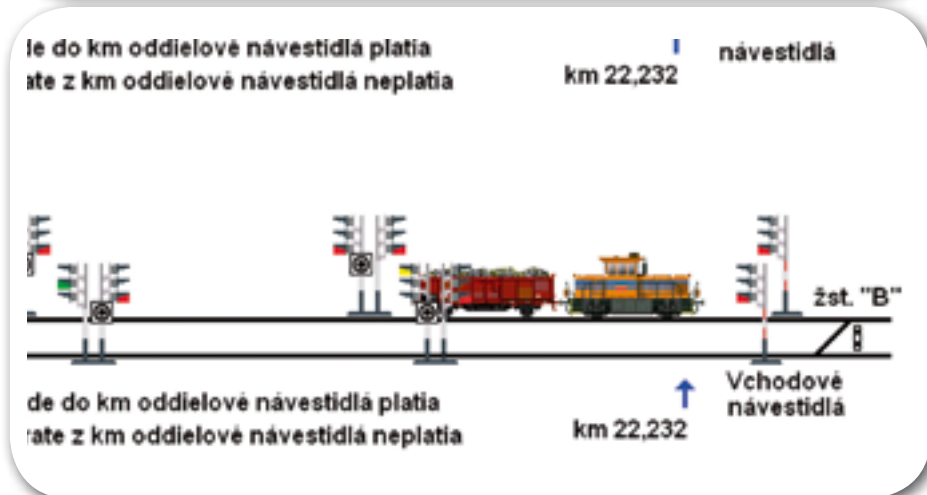
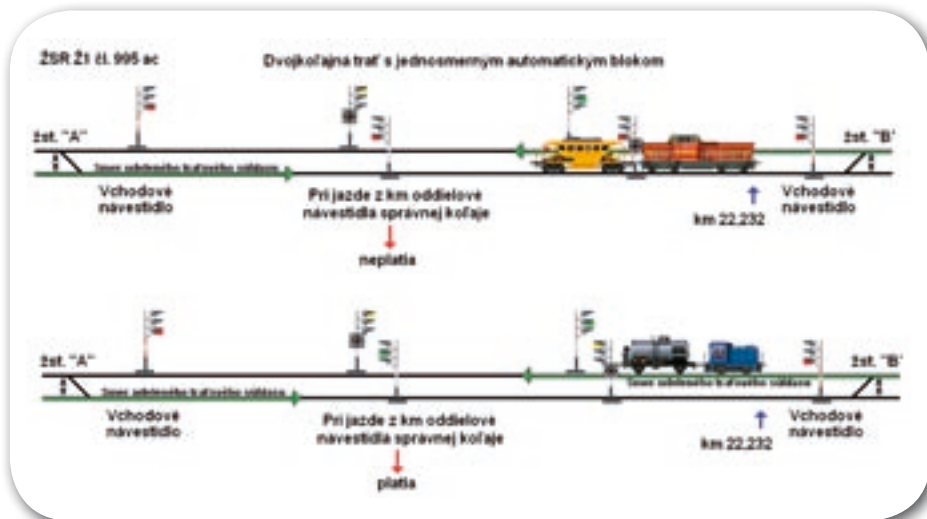
Na servicedesk je napojená aj **konfiguračná databáza IT zariadení (CMDB)**, ktorá slúži na evidenciu zariadení, na ktorých ŽT poskytujú služby. Naši servisní pracovníci tak majú možnosť overiť si konfiguráciu ešte pred výjazdom na miesto hlasenej poruchy. Zároveň je pri každom zariadení história porúch, ktoré sa na ňom vyskytli.

Odstránenie poruchy na diaľku

Ďalším vylepšením našich služieb je zavedenie **MS SMS servera**, pomocou ktorého dokážeme určitý druh porúch odstrániť na diaľku, tzv. vzdialenou správou. Ide najmä o softvérové (SW) poruchy, prípadne doinštalácie SW. Mesačne sa takto odstráni približne 400 reklamácií, čo je pri priemernom ročnom počte 12 000 reklamácií takmer polovica porúch.

Pre zvýšenie bezpečnosti a dostupnosti serverov v rámci ponúkaných služieb v súčasnosti zavádzame medzi hlavným datacentrom v Bratislave a záložným datacentrom v Čiernej nad Tisou vzdialenú zálohu serverov vybraných aplikácií, tzv. **Disaster recovery**. V podstate ide o vzdialenú zálohu najdôležitejších úloh informačných systémov, akými sú elektronická pošta, SAP a PIS.

(ŽT)



CELÝ TVOJ alebo TOTUS TUUS na Slovensku

NAJVÄČŠIA MEDZINÁRODNÁ KONFERENCIA VO VLAKU ZAZNAMENALA SLOVENSKÝ REKORD

V minulých dňoch sme na železnici zaznamenali mimoriadnu udalosť. Našťastie, nie tragickú, naopak, potešiteľnú. V piatok 12. septembra sa na Slovensku po prvýkrát prezentoval Vlak Jána Pavla II. TOTUS TUUS - poľských štátnych železníc. Myšlienku sprevádzkovania súpravy, známej aj ako pápežský vlak, vyjadril ako dar vďaka za pontifikát Svätého otca Jána Pavla II. animátor Katolíckeho združenia poľských železničiarov, kňaz Ryszard Marciniak. Stalo sa tak počas púte železničiarov do sanktuária Božieho milosrdenstva v Krakove - 3. septembra 2005. Ing. Marciniak je bývalý prednosta varšavskej hlavnej stanice.



Počas jazdy na trati medzi Žilinou a Košicami v dĺžke 242 km sa vo vlaku R 30253 uskutočnila i najväčšia medzinárodná konferencia vo vlaku. Účastnícky list so zaznamenaným slovenským rekordom rozdával Mgr. Pavel Kravec z RR ÚŽI Zvolen. Medzi 123 prítomnými na konferencii bol aj riaditeľ Mostného obvodu Košice Ing. Tibor Matis (pri preberaní listu), a riaditeľ OR Košice Ing. Ján Juriga.



V Žiline prišli vypraviť vlak Jána Pavla II. - TOTUS TUUS na ceste do Košíc najvyšší predstavitelia železníc Slovenska a poľských štátnych železníc.

S myšlienkou príchodu „pápežského vlaku“ na Slovensko prišiel Ewaryst Waligórsky, bývalý poľský minister dopravy, ktorý bol dlhé roky zástupcom poľských železníc na Slovensku a do dôchodku odchádzal v roku 2008 z funkcie radcu pre dopravu poľského veľvyslanectva na Slovensku.

Zvláštnosťou cesty tohto vlaku na slovenskej železničnej trati bola najväčšia medzinárodná vlaková konferencia na svete, ktorá sa uskutočnila počas jazdy vo vlaku pod číslom R 30253 medzi mestami Žilina - Košice na trati dlhej 242 km. Touto akciou sa zároveň dosiahol slovenský rekord, na konferencii sa zúčastnilo 123 účastníkov. Keďže nie je známe, že by sa podobná medzinárodná konferencia vo vlaku s takou účasťou uskutočnila inde na svete, je predpoklad, že padol aj svetový rekord.

Vladimír SALZER,
foto: autor

Francúzske TGV aj Senec majú rovnaké vypínače

Nepretržité napájanie elektrifikovaných tratí, v závislosti od napájacieho systému, zabezpečujú trakčné napájacie stanice alebo meniarne. Blízko tratí s trakčným vedením však môžete zbadáť aj ďalšie nenápadné objekty, tzv. spínacie stanice. Jednu z nich, v Senci, dodávateľským spôsobom zrekonštruovala Sekcia energetiky a elektrotechniky OR Trnava, ktorá v nej vymenila technologické zariadenie za takmer 10 miliónov korún.



Po 40 rokoch nepretržitej práce v odvetví EE si obaja zaslúžili zmenu. Kým starú techniku spínacej stanice nahradila nová, Miloslav Prochádzka odchádza do zaslúženého dôchodku. Od kolegomu patrí úprimné poďakovanie za serióznu a svedomitú prácu.

Spínacia stanica v Senci sa nachádza približne v strede 50 kilometrového dvojkolajného úseku so striedavým jednofázovým napájacím systémom, medzi dvoma trakčnými napájacími stanicami - TNS Bratislava Vinohrady a TNS Galanta. - V jej blízkosti sú na troleji izolované neutrálne polia, ktoré rozdeľujú trakčné vedenie nad každou traťovou koľajou na 2 napájané úseky. Počas výluky koľaje, keď musí byť niektorý úsek vypnutý, si elektrodispečer z riadiaceho strediska môže ostatné 3 úseky, práve cez vypínače prvkov spínačky, vzájomne priečne alebo pozdĺžne prepájať, - vysvetľuje význam spínacej stanice Miloslav Prochádzka, zamestnanec SMS EE ET Trnava. Staré a veľké výkonové maloolejové vypínače, umiestnené vo vonkajšej rozvodni vedľa budovy, slúžili nepretržite 40 rokov. V každom sa nachádzalo takmer 60 litrov izoláčného transfor-

mátorového oleja a ovládali sa elektromechanicky stlačeným vzduchom, vyrábaným v kompresorovni. Tie nové, vákuové, sa už zmestili do budovy spínačky. - Sú takmer bezúdržbové, majú podstatne vyššiu izolačnú pevnosť, nepotrebujú ďalšie ovládacie prvky, ktoré sú bežné v iných spínacích. Pri údržbe spínacej stanice sa väčšinou skontroluje len dohľadový systém, či sa nevyskytli nejaké nekorektné stavy. Tie sa prenášajú aj k dispečerovi, ktorý priebežne sleduje napätia i odberové prúdy v jednotlivých úsekoch. V prípade skratov vidí, ktorá ochrana zareagovala a vďaka tomu môže okamžite konať, - opisuje výhody novej technológie správca zariadenia. - Bola to rozumná investícia. Parametre vypínačov firmy AREVA sú už dávno overené, veď sa pre ich spoľahlivosť a prevádzkovú bezpečnosť používajú aj pri napájaní francúzskych rýchlovlakov TGV, - uzavrel Miloslav Prochádzka našu návštevu v spínacej stanici Senec. M. Prochádzka po 40 rokoch svedomitej práce v odvetví elektrotechniky a energetiky odchádza do zaslúženého dôchodku.

(balky)
foto: autor

Súťaž je uzavretá

a v nasledujúcich riadkoch vám prinášame zopár informácií o jej ďalšom priebehu.

HLASOVANIE POTRVÁ DO 6. OKTÓBRA

Zaujím o štvrtý ročník súťaže a počet prihlásených železničiarok i železničiarov nás aj tento rok presvedčili o tom, že to malo zmysel a naplnili sa očakávania tejto akcie. Cieľom bolo pripraviť pre vás niečo zaujímavé. Zámer sa podarilo naplniť predovšetkým preto, že sme oslovili nielen odvážne železničiarke, podobne ako v predchádzajúcich rokoch, ale ľahostajní nám nezostali ani muži, pre ktorých bola možnosť súťažiť novinkou.

Potešilo nás však predovšetkým to, že sme oslovili aj celé pracovné kolektívy, ktoré nám posielali svoje tipy, ale i hlasy svojim favoritom. Sme radi, že 19 žien a 26 mužov v sebe našlo odvahu a prihlásili sa. Aj to svedčí o ich jedinečnosti. Rovnako si vážime aj tých menej odvážnych, ktorých museli prihlásiť kolegovia či priatelia.

Hlasovanie, ktoré sa uskutočňuje v redakcii, zasa svedčí o tom, ako si ich spolupracovníci vážia a podporujú ich. Hlasy môžete posielat' aj naďalej a možno práve tá „vaša“ alebo ten „váš“ ich bude mať najviac a stanú sa tak víťazkou a víťazom v čitateľskej súťaži.

Aj pre vás máme pripravené zaujímavé ceny, ktoré dostanú traja vyžrebovaní.

Posielajte hlasy a rozhodnite tak o svojich favoritoch, alebo o darčeku pre seba!

Ceny pre víťazov

Titul Tvár ŽSR v ženskej a mužskej kategórii jednotlivo, o ktorej rozhodne porota počas finálového víkend v Strečne, získa od hlavného sponzora ČD travel víkendový pobyt pre

dve osoby v niektorých z českých kúpeľov, podľa vlastného výberu.

Desať žien a desať mužov, ktorých máte možnosť vidieť na nasledujúcich stránkach časopisu, získalo najviac hlasov od porotcov a tak sa zúčastnia na finálovom víkend v Strečne, kde je pre nich pripravený zaujímavý program.

Pre víťazov Čitateľskej súťaže máme tiež pripravené zaujímavé ceny, ale o tom až v ďalšom čísle.

Čestné miesto na stránkach Ž semaforu čaká nielen na víťazov súťaže, ale aj na ich pracovné kolektívy. Naši redaktori s radosťou navštívia pracovisko víťazov a všetkým čitateľom priblížia nielen ich pôsobenie na železnici, ale i pracovnú náplň, atmosféru a celé pracovné kolektívy.

Predstavujeme porotu

O desiatich finalistkách a desiatich finalistoch súťaže rozhodla porota v tomto zložení:

Čestný predseda poroty:

Ing. Štefan HLINKA, generálny riaditeľ ŽSR

Členovia:

Ing. Jozef ANTOŠ, námestník GR pre prevádzku

Ing. Zuzana GÁLETOVÁ, riaditeľka Odboru 510 GR ŽSR

Mgr. Martina PAVLIKOVÁ, hovorkyňa a riaditeľka Odboru 140 GR ŽSR

Ing. Petra SIVÁČKOVÁ, riaditeľka Odboru 150 GR ŽSR

Ing. Milan SOLÁRIK, riaditeľ OR Trnava

Ing. Ján JURIGA, riaditeľ OR Košice

Ing. Jarmila KORNIETOVÁ, prednostka Železničnej stanice Banská Bystrica

Odborná porota:

Dušan ŠINKA, výpravca Zlaté Moravce, model

Ivona OREŠKOVÁ, fotografka

Adolf ZIKA, fotograf

Porota počas predĺženého finálového víkend, ktorý bude v dňoch 23. - 26. októbra v SIP Strečno, rozhodne o tom, ktorá žena a muž získajú titul Tvár ŽSR 2008.

Všetkým železničiarom ďakujeme za účasť v súťaži a aj naďalej vám držíme palce!



Ing. Štefan HLINKA,
generálny riaditeľ ŽSR



Ing. Jozef ANTOŠ,
námestník GR
pre prevádzku



Ing. Zuzana GÁLETOVÁ,
riaditeľka
Odboru 510 GR ŽSR



Mgr. Martina PAVLIKOVÁ,
hovorkyňa a riaditeľka
Odboru 140 GR ŽSR



Mgr. Petra SIVÁČKOVÁ,
riaditeľka
Odboru 150 GR ŽSR



Ing. Milan SOLÁRIK,
riaditeľ OR Trnava



Ing. Ján JURIGA,
riaditeľ OR Košice



Ing. Jarmila KORNIETOVÁ,
prednostka Železničnej
stanice Banská Bystrica



Dušan ŠINKA,
výpravca Zlaté Moravce, model



Ivona OREŠKOVÁ,
fotografka



Adolf ZIKA,
fotograf



FINALISTI SÚŤAŽE



Denisa JANEGOVÁ



Milada BEŇOVÁ



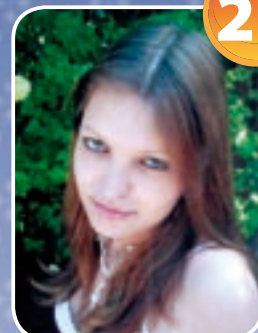
Elena KLINKOVÁ



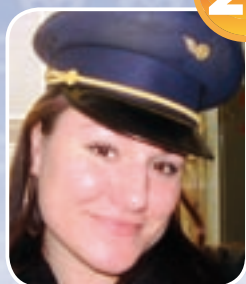
Mgr. Anna TATRANSKÁ



Erika DZURŇÁKOVÁ



Agneša STIFTEROVÁ



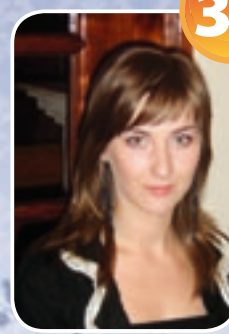
Slávka HAŠKOVÁ



Beata BOĐOVÁ



Anna JANKULÁROVÁ



Ing. Lucia ĎUBEKOVÁ

TVÁŘ ŽSR 2008

1



Ivan HUPKA

3



Bc. Ivan WLACHOVSKÝ

5



Ing. Martin ČECH

14



Peter VARGA

19



Ing. Peter TABAČKO

23



Dušan BOBKO

26



Radoslav BEDNARČIK

33



Roman PISARIK

39



Martin LIČÁK

41



Patrik ANTAL

 **travel**
CESTOVNÍ KANCELÁŘ

Zelená nie vždy znamenala VOLNO

ŽELEZNIČNÁ NÁVESTNÁ TECHNIKA

Jedným z charakteristických znakov železničnej dopravy je skutočnosť, že rušňovodič obvykle nemôže ovplyvniť smer jazdy vlaku a ani ho zastaviť na vzdialenosti vlastného rozhľadu. Pri rozhodovaní o riadení rýchlosti vlaku bol preto od začiatku odkázaný na informácie, ktoré mu odovzdával „pozemný“, t. j. staničný a traťový personál.

Pre návestný styk medzi strážnikmi trate a vlakovým personálom sa od začiatku uplatňovali ručné, plechové alebo prútené návestné terče, v noci rôznofarebné svetlá. Je zaujímavé, že počas dňa spočiatku nebola rozhodujúca farba terča, ale spôsob jeho použitia. Mal obvykle červenobiely sfarbenie; pokojne držaný terč signalizoval návesť „Pomaly“, mávanie terčom nad hlavou vyjadrovalo návesť „Stoj“. V noci platila červená farba ako návesť „Stoj“, zelená ako „Pomaly“ a biela ako „Voľno“.

Nebezpečenstvo signalizovali výbušky

Pre signalizáciu nebezpečenstva sa najneskôr od 60. rokov 19. storočia začali používať len nedávno zrušené výbušky. Spočiatku boli plnené čiernym prachom, neskôr i traskavou ortuťou a rozniecované tromi perkusnými roznetkami v podobe zvláštnych klobúčikov.

Použitie vlečných výhybiel na prvých železničiach bolo nemyšliteľné bez nálezitého signalizovania ich polohy. Spočiatku boli na výmeníkoch umiestňované lampáše, otáčajúce sa súčasne so zmenou polohy výhybky a svietiace do rôznych strán svetlami rôznych farieb. Od roku 1850 sa začalo používať osvetľované návestné výhybkové teleso signalizujúce polohu výhybky tvarom svetelného obrazca (tzv. Benderovo a neskôr i Weichmannovo výhybkové teleso). Blížiaci sa vjazd do stanice signalizovali obvykle červené zástavky (rušňovodič tu musel zvýšiť opatrnosť, spomaliť a byť pripravený podľa potreby i zastaviť). Zástavky spočiatku neboli v noci osvetľované (predpokladalo sa, že osvetlenie stanice je dostatočným označením jej polohy), rastúca hustota vlakovej dopravy si však už začiatkom 50. rokov

19. storočia vyžiadala postaviť pred stanice veľké stabilné lampáše s červeným svetlom.

Drôtovody zamrzali...

Z týchto návestidiel sa v prvej polovici 60. rokov 19. storočia vyvinuli prvé diaľkovo obsluhované návestidlá. Išlo o kruhové terče, otočné obvykle okolo zvislej osi. Obsluhovali sa jednodrôtvým drôtovodom zo stanice a dovoľovali, resp. zakazovali vjazd vlaku do stanice. V noci signalizovali tieto tzv. diaľančné návestidlá dovolený vjazd svetlom zelenej farby („Pomaly“), zakázaný vjazd červeným svetlom. Boli umiestnené cca 500 - 600 metrov pred stanicou, aby aj za nedostatočnej viditeľnosti v prípade potreby vlak dokázal zastaviť ešte pred prvými výhybkami stanice.

V súvislosti s postupným predlžovaním staníc spôsobovala údržba drôtovodných trás prvých diaľančných návestidiel čoraz väčšie problémy. Komplikácie nastávali najmä na križovatkách týchto trás s cestnými komunikáciami, kde drôtovody často zamrzali. To viedlo ku skúmaniu možnosti ovládať diaľančné návestidlá iným spôsobom. Schodnú cestu ponúklo využitie elektricky vybavovaného hodinového hnacieho stroja, osvedčeného vo vtedajších zvonkových návestidlách. Možno predpokladať, že prvé elektricky riadené návestidlá sa použili na významných tratiach Uhorska niekedy koncom 60. rokov 19. storočia. Ďalšiemu rozširovaniu zabránil v roku 1870 zákaz ich prevádzky, motivovaný obavou z ich nekontrolovateľného správania sa počas búrky.

Vyzváňajúci elektrický zvonček

Zákaz bol napokon odvolaný až o tri roky na základe protestov železničných spoločností, elektrické diaľančné návestidlá však boli dané



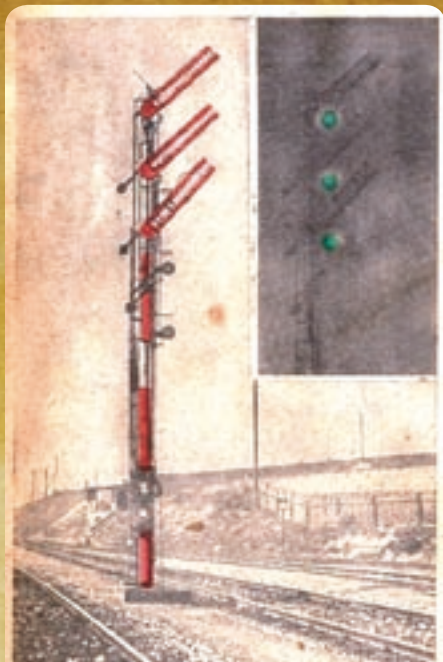
Dišťančné návestidlo. Schoenbachovo elektrické dišťančné návestidlo v dobovej teórii ...



... a v železničnej expozícii bratislavského Múzea dopravy.



Návestná lávka s trojramennými mechanickými návestidlami bola inštalovaná v Bratislave v roku 1893.



Trojramenné návěstidlo v polohe „voľno do druhej odbočky“ podľa návestného predpisu z roku 1946.

pod dozor generálnej inšpekcie, pričom bola stanovená podmienka signalizovať ich postavenia do polohy „Stoj“ nepretržitým zvončením v dopravnej kancelárii. Zvonenie zabezpečovalo Wagnerovo kladivko alebo pomaly vyzváňajúci elektrický zvonček systému Schefczik. Elektrické vyzváňacie zariadenie umožnilo vytvoriť určitý druh predzvesti pred dištančnými návěstidlami, nachádzajúcimi sa v polohe „Stoj“. Vyzváňajúci zvonček, zapojený do stanovišťa strážnika pred návěstidlom, prikazoval strážnikovi dávať v takom prípade vlaku ručnú návěst „Pomaly“. Neustále zvonenie určite muselo ísť výpravcom poslednej štvrtiny 19. storočia poriadne na nervy.

Prvé ramenové, vchodové a odchodové návěstidlá

Postupný nástup zabezpečovacej techniky od 80. rokov 19. storočia umožnil zriaďovať závislosť medzi polohou návěstidla a výhybiek príslušného staničného zhlavia, resp. obvodu výhybiek. Vtedy sa tiež objavili prvé ramenové vchodové a odchodové návěstidlá, podobné dnešným mechanickým návěstidlám. Jedným, dvoma alebo i tromi šikmo vztýčenými ramenami návěstili staničnú koľaj, na ktorú vlak vchádza, alebo trať, na ktorú vlak odchádza. Prvé vchodové návěstidlá boli stavané na mieste vyhradenom pre doterajšie dištančné návěstidlá, t. j. cca 500 - 600 metrov pred prvými výhybkami. Pretože značná vzdialenosť medzi návěstidlom a vchodovými výmenami umožňovala pri predčasnom prestavení vchodového návěstidla do polohy „Stoj“ odblokovať výhybky vo vlakovéj ceste a prestavovať ich ešte pred alebo pod idúcim vlakom, od roku 1887 (kedy bola zavedená tzv. smerová návestná sústava) boli vchodové návěstidlá umiestňované vo vzdialenosti iba 50 - 100 metrov pred krajnými výhybkami. Nemožnosť zaručiť zastavenie vlaku pred takto postavenými návěstidlami si vyžiadala výstavbu prvých predzvestí - na tento účel boli často používané dovtedy obvyklé dištančné návěstidlá, od ktorých zdedili svoju formu vlastne ešte i dnes používané mechanické predzvesti. Jednoramenné návěstidlá, odvodené svojou konštrukciou od vchodových návěstidiel, sa po zavedení traťového zabezpečovacieho zariadenia sústavy priestorového oddielu objavili aj vo funkcii oddielových návěstidiel na širšej trati. Potreba účelne riadiť posun vo veľkých vlakových staniach si vyžiadala inštalovať od 80. rokov 19. storočia prvé zriaďovacie návěstidlá. Spolu s ich zavedením sa objavila na železničiaci modrá návestná farba s významom „Posun zakázaný“.

Najprv biela - neskôr zelená

Stav, zavedený v návestnej technike v posledných dvoch desaťročiach 19. storočia, zotrval

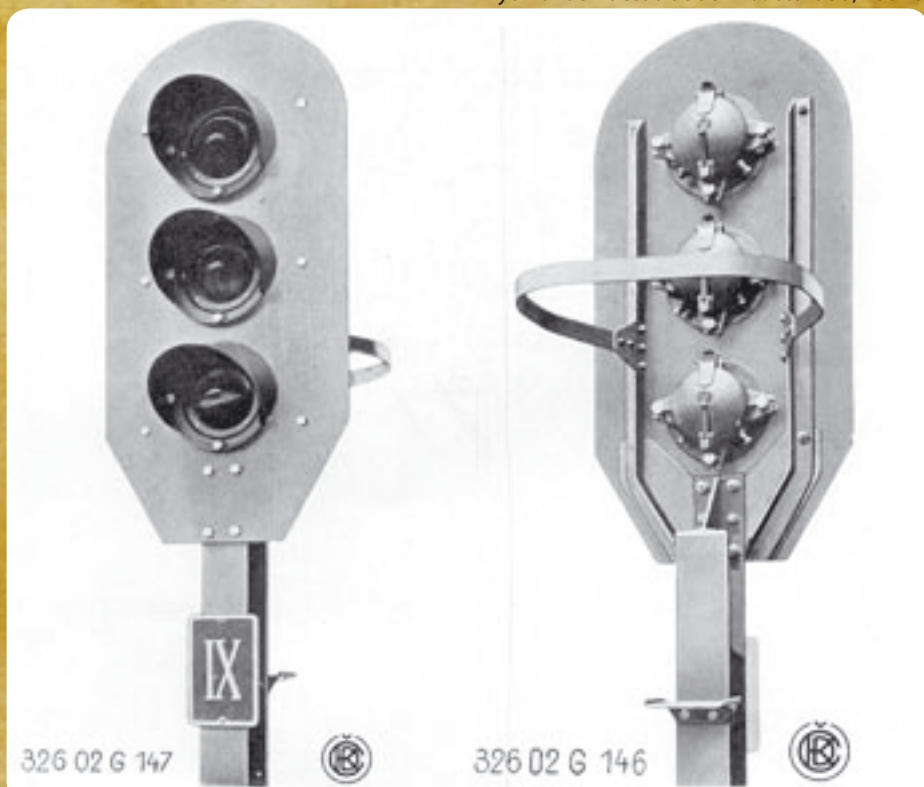


Dvojramenné návěstidlo. Najstaršia forma ramenového návěstidla z roku 1896.



Výhybka vo svojom prirodzenom prostredí v areáli MDC Bratislava východ.

na našich železničných tratiach prakticky až do polovice 20. storočia. Určitým oživením bola v roku 1943 snáď iba zmena významu návestných farieb - zelená farba, resp. svetlo bolo odvtedy používané pre pojem „Voľno“, pre návestenie pojmu „Výstraha“ bola zavedená žltá farba. Biela farba (dovtedy vyjadrujúca pojem „Voľno“) sa naďalej (a až do dnešných čias) používala iba pre návěst „Posun dovolený“. Krátko po druhej svetovej vojne sa u nás v súvislosti s montážou nových elektrodynamických a relových staničných zabezpečovacích zariadení objavili prvé dnes tak rozšírené svetelné návěstidlá.



Svetelné návěstidlo ESP.

Najstaršia podoba svetelného návěstidla ČSD pochádza z polovice 30. rokov 20. storočia.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc.

Parný rušeň dýcha ako človek

„PŔOSOBILI S ME NA OKOLIE AKO MIMOZEMŠŤANIA“



Na jednej strane súhlasí s názormi železničiarov, aby sa prevádzkovali zariadenia a vozidlá adekvátne 21. storočiu. Zároveň sa však poteší, keď sa v prevádzke nájde historický artefakt, súči do zbierok Múzejno-dokumentáčného centra v Bratislave (MDC). Pri príležitosti osláv Dňa železničiarov prebiehajúcich v slávnostnej atmosfére 160. výročia železníc na Slovensku sme oslovili vedúceho tohto pracoviska.

Ing. Jiří KUBÁČEK, CSc. je totiž fundovaným odborníkom na históriu slovenskej železničnej dopravy a taktiež aj autorom kníh a zaujímavých publikácií so železničnou tematikou.

Ako vedúci MDC máte znalosti o niekoľkých tohtoročných železničných výročiach. Ktoré z nich považujete za najvýznamnejšie?

Určite je to 25 rokov založenia MDC, pretože som stál pri jeho zrode, a zároveň ma teší, že sa toto pracovisko dožilo dnešných dní. V niektorých rokoch sme na jeho rozvoj nemali také priaznivé podmienky, aké máme teraz, občas sme dokonca bojovali o jeho existenciu. Dnes už viacerí pochopili zmysel nášho snaženia, že takéto pracovisko buduje najmä imidž železnice

a nie je tu iba preto, že si to vyžaduje spoločnosť. MDC je vlastne nástroj firmy na komunikáciu s verejnosťou. V súčasnosti má síce verejnosť negatívny pohľad na železnice, no pod vplyvom vystavených dokumentov a techniky si zároveň uvedomí, že tento podnik, napriek niekoľkým zmenám režimov, prežil už 160 rokov.

Okrem toho, parný rušeň je symbolom železnice a keď je živý, priťahuje pohľady ľudí ako jazdný billboard. Záleží už len na našej šikovnosti, ako to dokážeme využiť a podať ľuďom určité

posolstvo. MDC sa snaží ukázať verejnosti príjemnejšiu tvár železnice.

V súvislosti s areálom múzea sa takmer každému v mysli vybaví zrazy historických železničných vozidiel na Rendezi. V júni to bol už 10. ročník. Bude MDC i naďalej pokračovať v takejto jedinečnej akcii?

Pred 10 rokmi boli priestory bývalého depa úplne zanedbané, budovy schátrané. Tento komplex bol však pamiatkovo chránený, železnica nakoniec pred búraním uprednostnila revitalizáciu areálu, aby sa tu mohlo oslavovať 150. výročie železníc. Nám však bolo jasné, že keď tento areál nebude mať nejaké zmysluplné periodické využitie, ktorým sa dostane do pozornosti verejnosti, tak financie na ďalšie obnovy nezískame. A tak vznikli zrazy vozidiel na Rendezi. Dnes už každý vie, kde sa každoročne konajú výstavy rušňov. Okrem toho sme sprístupnili aj stále expozície múzea, takže v sezóne sem môžu návštevníci kedykoľvek prísť. Ale už pracujeme aj na projekte Národného železničného parku, ktorý by mal byť finalizovaný k 175. výročiu železníc na Slovensku.

Momentálne oslavujeme 160 rokov existencie železníc na Slovensku. Za ten čas prešli náročným vývojom, bohatým na historické artefakty. Ako ich MDC získava?

V hektickom čase, ešte pred vznikom podnikového múzea v roku 1983, keď už boli parné rušne na odchode a bolo potrebné rýchlo konať, sa zbierkové exponáty získavali za dramatických okolností, mnohé sa aj takmer ukradli. Vypomáhala aj Slovenská vysoká škola technická v Bratislave, ktorá na seba prevzala 10 rušňov. Základ zbierky múzea sa zhromažďoval živelne, vyradené stroje postávali od Žiliny po Bratislavu. Keďže MDC bolo vnímané ako prierezové pracovisko jednotnej železnice, zbierkové predmety sa do našich zbierok neskôr preberali iba prevodkou, nemenila sa ich majetková podstata. Najstaršie exponáty, ktoré sa nám podarilo zachovať, sú prvé širokopátné koľajnice z roku 1850, montované v Uhorskej centrálnej železnici, ktoré možno doteraz ležia na troskách uhoľnej skládky v Štúrove. Najstarší nákladný vozeň viedenského výrobcu pochádza z roku 1869, parný rušeň 310.433 z roku 1896. Staršia je len košická kultúrna pamiatka, úzkorozchodná Katka z roku 1884. Neskôr, ako sa železnice rozdelili na 3 samostatné

a zároveň je to pojazdný billboard

firmy, skomplikovali sa nám možnosti systematickej zbierkotvorby, ktorá nám vyplýva zo zákona. Dnes ich musíme od dopravcov kupovať, občas aj za cenu, ktorá prevyšuje ich šrotovú hodnotu. A to v čase, keď sa vozový park vo veľkom obmieňa a vyradujú sa celé série vozidiel. Pričom laická verejnosť nerozlišuje, komu patrí MDC, exponáty propagujú celú železnicu.

V tomto roku oslavujú okrúhlu stovku i Tatranské elektrické železnice. Vzhľadom k špecifickej doprave vo Vysokých Tatrách, neplánuje MDC opraviť a prevádzkovať historické električky, prípadne zriadiť v Poprade nové expozície zamerané na históriu TEŽ?

Nemôžeme si dovoliť zriaďovať nové pobočky. Pri rekonštrukciách exponátov sme hľadali riešenia s čo najnižšími nákladmi. Pokiaľ sme boli jednotná firma, museli sme využívať iba dielenské kapacity v rušňových depách. Aj tak však boli práce závislé na prítomnosti nadšencov – železničiarov, tí však väčšinou brali do parády len parné rušne, o vozne nebol veľký záujem. Tie nám po rozdelení železníc reštaurujú externé firmy. Dnes sú prevádzkyschopné historické vozidlá odovzdané ôsmim občianskym združeniam formou dlhodobého prenájmu. Externé náklady na ich údržbu a spotrebované palivo im vykrývajú tržby z prevádzky, zvyšok značného deficitu medzi nákladmi na údržbu a tržbami kompenzujú svojou dobrovoľnou nehonorovanou prácou. MDC ako reprezentant dopravcu dohliada, aby vozidlá boli v náležitom technickom stave.

Dôvod na oslavu máte aj vy osobne. Za 50 rokov života ste určite zažili niekoľko prelomových a významných okamihov, spojených so železnicou. Prezradíte nám ich?

Hovorí sa, že trojročné dieťa si toho veľa nepamätá, ale rôzne podnety ho formujú. Keďže dedko bol dopravný kontrolór v Přerove, tak už v tom veku som sa neustále prevážal medzi Bratislavou a Přerovom. Bral ma na železničný most a z kočíka som sledoval, čo sa deje okolo, kde čosi dymilo. Malo to svoju atmosféru, parný rušeň dýcha ako človek, má v sebe viac prvkov približujúcich sa k živému organizmu než terazšie bzučiace moderné škatule. Na mňa to zapôsobilo a tak som na ZDŠ – ke s partiou potajomky chodil fotografovať bratislavský uzol. Dnes v archíve fotografií nájdem objekty, ktoré už dávno

neexistujú. V roku 1972 vznikol krúžok v niekdajšom Ústrednom dome pionierov K. Gottwalda, v ktorom sme ako 14-roční chalani pod vedením vplyvných ľudí začali iniciovať aktivity na záchranu rušňov. Keď sme v roku 1979 ťahali prvý parný rušeň zo šrotoviska do železniarní v Podbrezovej, aby ho tam opravili, pôsobili sme na okolie ako mimozemšťania. Pre nich bolo naše mládežnícke úsilie nepochopiteľné, veď v tej dobe sa ostro plánovali odvody šrotu, končila parná trakcia a desiatky rušňov odchádzali na rozložiská. Boli sme pioniermi nového pohľadu na veci, ktoré nie sú len hromadou starého železa, ktoré je potrebné zlikvidovať, ale stále majú aj dokumentačnú, aj estetickú hodnotu. Rok 1983 bol veľmi významný, zriadilo sa podnikové múzeum železníc. Dovtedy sa o zachovávanie kultúrneho dedičstva starali štátom zriadené múzeá, ktoré pre obmedzené rozpočty a priestory nedokázali vytvoriť adekvátnu zbierku želez-

ničných artefaktov. Keďže železnica to po svojej línii zvládala podstatne elegantnejšie, vznik MDC, vtedy ešte Pamätník železničnej dopravy na Slovensku, dostal zelenú. Môžem povedať, že nebyť socializmu, tak táto inštitúcia by už v súčasnom zriadení nevznikla. No tým, že stroje mali vtedy 75 rokov a dnes po 25 rokoch majú 100, sme asi prekonalí inkubačnú dobu, počas ktorej sa na ne verejnosť prestala pozeráť ako na hromadu starého železa, ale vníma ich ako kus histórie. Za ten čas sme z rušňového cintorína na Východnom vybudovali prezentačné priestory s vystavenými exponátmi, oddelené od depozitu s mašinami, ktoré na opravu ešte len čakajú.

Ďakujem za rozhovor.

Ing. Martin BALKOVSKÝ
Foto: autor



Rušňovodič prehral boj o život

ČIERNE MINÚTY NA ŽELEZNICI

Železničná stanica Nové Zámky sa nachádza na „križovatke“ dvojkoľajnej trate Štúrovo - Bratislava a jednokolejnej trate Komárno - Nové Zámky - Šurany. V stanici je reléové zabezpečovacie zariadenie, doplnené dvomi pomocnými stavadlami, z ktorých signalisti pri posune obsluhujú staničné zabezpečovacie zariadenie.

V nočnej zmene z 19 na 20. augusta 1998 prebiehala práca v stanici Nové Zámky bez mimoriadnosti. Pokojnú atmosféru v stanici však nadržanom zmenila nehodová udalosť, ktorá pre niektorých železničiarov ostane v pamäti ako nepríjemná spomienka a pre niektorých aj trauma s následkami...

Tesne pred piatou hodinou vedúci posunu druhej zálohy dostal príkaz na vykonanie posunu, ktorý pozostával z vyťahnutia skupiny 15 vozňov z koľaje č. 401 a následnému prestaveniu 12 vozňov na voľnú koľaj č. 507, reláciu Levice, a zvyšných troch vozňov na koľaj č. 504, reláciu Nitra. Tento pracovný postup dohodol vedúci posunu aj so signalistom pomocného stavadla č. 2. Po vyťahnutí uvedených vozňov do výťažnej koľaje zazvonil signalistovi na stavadle 2 služobný telefón. Počas hovoru signalista zaregistroval, že posunujúci diel je už vo výťažnej koľaji. Na ovládacom pulte otočil radič



posunujúceho dielu. Skôr, než stihol vykonať akékoľvek opatrenia, došlo o 5,05 hodine k nárazu posunujúceho dielu do rušňa 751 125-6, ktorý bol odstavený asi 3-5 metrov od cestového návěstidla na 503. koľaji. Až po tomto náraze signalista zistil, že výmeny č. 503/504, ktoré majú spoločný radič, neprestavil pre zamýšľanú posunovú cestu. Výmena č. 503 tak ostala postavená na koľaj č. 503, ktorá v tom čase bola obsadená hnacím dráhovým vozidlom 751 125-6. Čelo tlačeneho posunujúceho dielu tvoril plošinový ochranný vozeň 82 56 961 4649-7. Po náraze došlo k odtrhnutiu prvého podvozka tohto vozňa a k vniknutiu jeho plošiny pod uhľom 40° do kabíny rušňovodiča, medzi prístrojovú dosku a okno rušňa. Čelo vozňa sa nachádzalo až za stanovišťom rušňovodiča. V ňom bol zakliesnený rušňovodič, ktorého nebolo možné ihneď vyslobodiť. Po príchode záchranných zložiek sa tak začal súboj s časom o záchranu ľudského života. Po niekoľkých hodinách sa podarilo rušňovodiča vyslobodiť a odviezť do nemocnice, no napriek enormnej snahe o jeho záchranu, rušňovodič v popoludňajších hodinách svojim zraneniam podľahol.

Následky: Pri uvedenej NU došlo k ťažkej ujme na zdraví a následnému usmrteniu rušňovodiča, k vykoľajeniu a poškodeniu jedného vozňa (navrhnutý na zrušenie) a poškodeniu HDV. Materiálna škoda bola vyčíslená na 4 373 387,- Sk.

Príčina: Signalista porušil predpisové ustanovenia D2 čl. 72, 73 a D101/T101 čl. 386 a vedúci posunu pri vykonávaní a zabezpečovaní uvedeného posunu D2 čl. 196.

Na záver: Predmetná nehodová udalosť mala aj súdnu dohru na Okresnom súde v Nových Zámkoch. Okresný súd uznal oboch zamestnancov vinných z porušenia služobných predpisov a v zmysle Trestného zákona vyniesol rozsudok. Okresný prokurátor bol s vyneseným rozsudkom nespokojný (trest sa mu zdal nízky) a odvolal sa na Krajský súd. Rozhodnutie krajského súdu nám nie je známe.

Spracované z materiálov Odboru bezpečnosti a inšpekcie GR ŽSR.

Ing. Ján NASTIŠIN
Foto: archív odboru



výmen 27/28 do opačnej polohy a staničným rozhlasom oznámil vedúcemu druhej zálohy „na 507 môže“. Aj napriek tomu, že sa nepresvedčil o správnom postavení ostatných výhybiek v posunovej ceste (**Poznámka: porušenie D2 čl. 72, 73 a D101/T101 čl. 386**). I po tomto oznámení ďalej pokračoval v telefonickom rozhovore.

Vedúci posunu na oznámenie „na 507 môže“ dal ručnú návseť „Priblížiť“ a to aj napriek tomu, že v čele tlačeneho posunujúceho dielu nemal žiadneho zamestnanca, ktorý by kontroloval posunovú cestu (**Poznámka: porušenie D2**

čl. 196). Túto návseť prevzal posunovač na 14. vozni od čela posunujúceho dielu a od neho rušňovodič, ktorý začal tlačiť posunujúci diel na 507. koľaj. Počas pohybu posunujúceho dielu rýchlosťou 18 km/h išiel spočiatku vedúci posunu pred posunujúcim dielom. Keď sa čelo posunujúceho dielu nachádzalo pred výhybkou č. 503, vedúci posunu bol už v úrovni 3-4 vozňa od čela posunujúceho dielu. V tom zbadal, že sa vozne pohybujú k 503. koľaji a nie na dohodnutú 507. Začal dávať návseť „STOJ zastavte všetkými prostriedkami“. Túto návseť však zaregistroval a prevzal iba rušňovodič

Červenú mu dal jedine vekový limit



snahil dokonale využiť a odovzdať ďalej na svojom pracovisku.

S akými spomienkami a pocitmi odchádza Alexander Marczell na zaslúžený odpočinok? - **Musím popravde povedať, že som bol veľmi prísny. Niekedy ma to až hnevalo, keď k nám posielali ľudí so slovami: No počkaj, Šaňo ťa naučí... Ku mne sa chodilo akoby „za trest“ alebo na prevýchovu... Prítom som nechcel nič iné len zodpovedný prístup k povinnostiam. Nie kolektív sa musel prispôbiť jednotlivcovi, ale jednotlivec kolektívu. A kto už neobstál ani u mňa, ten na železnici skončil.** Za tie roky ostali dobré, ale i zlé spomienky. Na tie druhé je najlepšie zabudnúť. Ako tvrdí, napríklad na časy, keď sa do popredia tlačili ľudia síce s titulmi, ale ktorí toho po pracovnej stránke veľa nevedeli. Viac na seba upozorňovali bojom o funkcie, ako pracou. - **Bolo to škoda pre traťové hospodárstvo, odbornú úroveň nikto nesledoval.**

Šaňo, ďakujeme!

Pracovné výkony a dosahované výsledky nášho kolegu však neušli pozornosti jeho nadriadených. Za dlhodobu a kvalitne dosahovanú prácu zaslúžene dostal rezortné vyznamenania Najlepší pracovník dopravy a Pocta ministra dopravy.

ROZHODCOVSKÝ DRES VYZLIEKOL V 48. A ŽELEZNIČIARSKU UNIFORMU V 62. ROKOCH

Alexander Marczell bol verný železnici nepretržite 47 rokov. Právom mu patrí titul „Služobne najstarší traťovák“ na Slovensku.

Všetko má svoj začiatok i koniec. Všetko raz začína a raz skončí. Týka sa to aj nášho zamestnania. Najlepšie to vedia posúdiť tí, ktorí odišli do zaslúženého dôchodku. Tí, ktorí osobne poznajú Alexandra Marczella, donedávna vedúceho prevádzky SMÚ ŽTS TO Bratislava, nechceli veriť jeho slovám – končím, odchádzam do dôchodku.

Chlap v najlepšom veku, s vitalitou a srdcom mladíka, a dôchodca? Čas je však neúprosný, i keď si to mnohí neuvedomujeme. - **Veru, je to tak,** - začína rozhovor Alexander Marczell, - **nechce sa mi veriť, že mám za sebou odrobených štyridsaťsedem rokov nepretržite v jednej firme.**

Prvé kroky mladého Šaňa po skončení základnej školy smerovali na bývalú traťovú dištranciu Bratislava juh. Odborné vzdelanie nadobudol v tamojšom učilišti, z ktorého prešiel priamo na pracovisko. - **Bol som tu, „doma“ v podstate od začiatku. Prax sme mali na traťovej dištrancii, preto som vedel, do čoho idem. Traťovácka robota mi nebola cudzia, mal som dokonca dobrý pocit, že po skončení školy tam nastúpim - na pracovisko, ktoré dôverne poznám.**

V roku 1973 nastúpil Alexander Marczell po absolvovaní kurzu hlavných majstrov v Gelnici ako hlavný majster na traťmajstrovskom okrsku Bratislava východné. Po zlúčení troch traťmajstrovských okrskov sa stal vedúcim traťového obvodu. - **Odvtedy uplynulo už tridsaťpäť rokov. Za tie roky sa veľa zmenilo. Počas môjho pôsobenia v tomto dopravnom uzle vyzbrojovali automatizované**



A. Marczell (stojí tretí zľava) s ostatnými futbalistami – železničiarimi, ktorí reprezentovali železniciu na medzinárodnej úrovni v rámci USIC.

spádovisko GAC/ARS s 51 kolajovými brzdami, váhomerom a 436 výhybkovými jednotkami, ktoré v čase uvedenia do prevádzky v roku 1980 patrilo k najmodernejším v Európe. Pre nás traťovákovi to znamenalo najvyššiu úroveň starostlivosti a údržby. A teraz sa musím pochváliť, za celé tie roky nevznikla z našej viny ani jedna nehodová udalosť a nedošlo ani k jednému smrteľnému, či ťažkému pracovnému úrazu.

Alexander Marczell v tom však nevidí nič zvláštne. Stačí mať len maximálne zodpovedný prístup k pracovným povinnostiam. Veľa sa naučil od bývalých kolegov, napríklad od vtedajšieho náčelnika traťovej dištrancie Juh pána Konečného, ktorý ho prijímal do zamestnania, či od kolegov Chladného, Ing. Forgáča, Ing. Vonkomera, Ing. Margitáka, Ing. Lukáča, Ing. Bošanského, či Ing. Zátka. - **Veľmi si ich vážim, mali veľký vplyv na môj odborný rast, ktorý som sa**

Kto sa zaujíma o šport, konkrétne o futbal, vie, že Alexander Marczell trinásť rokov rozhodoval našu najvyššiu futbalovú ligu. Rozhodcovský dres vyzliekol vo svojich 48. rokoch, no nie preto, žeby nevládal. „Červenú“ mu dal maximálny vekový limit prípustný pre rozhodovanie ligových zápasov. Pišťalku a karty však neodložil do kúta ani potom. Ako hráč, funkcionár a rozhodca reprezentoval železniciu na medzinárodnej úrovni v rámci USIC.

- **Roky nezastavíš,** - dodal na záver nášho stretnutia Alexander Marczell. - **Za všetko, čo som v doprave a konkrétne na železnici dosiahol, vďačím svojim kolegom, s ktorými som pracoval. Bez nich by som sám nedokázal nič. Želám všetkým železničiarom, aby sa im v práci darilo.**

Vladimír SALZER,
foto: autor

Jozef Kroner sa narodil v železničnom domčeku

RODNÝ DOM SLOVENSKEHO HERCA PREDÁME



Tak tento nenápadný výhybkársky dom v stanici Staškov je súčasťou našej kultúrnej histórie.

A skutočne ide o majetok ŽSR, ktorý v minulosti slúžil ako dom pre výhybkára. Isté časové obdobie ho mal v prenájme zamestnanec ŽSR. Po ukončení zmluvy

V slovenských médiách odznela kritika na schátraný rodný dom slávneho herca Jozefa Kronera. Budova v kysuckom Staškove je devastovaná bezdomovcami a hlavnú vinu za tento stav kladie verejnosť a najmä kultúrna obec Železničiam SR.

začala výmena korešpondencie medzi obcou Staškov, ktorá chcela tu zariadiť pamätnú izbu tohto národného umelca a Strediskom hospodárenia s majetkom ŽSR. Najskôr nebola prijateľná cena za prenájom a neskôr ani symbolická koruna neriešila situáciu, keďže obec sa rozhodla úplne odstúpiť od svojho zámeru z titulu nedostatku finančných prostriedkov. Ako však vysvetlil riaditeľ SHM Bratislava Ing. Stanislav Hrašna, vzhľadom k tomu, že ide o regionálnu trať, odpredaj je riešený komplexne s celým areálom stanice Staškov. S tým súvisí aj vypracovanie geomet-

rických plánov, nakoľko sa odpredávajú len ucelené parcely.

Viacere stanoviská odborných útvarov ku prenájomu boli kladné. Opäť sa objavili ďalší záujemcovia o tento objekt. Pripravuje sa zápis do Správy katastra v Čadci. Po splnení všetkých podmienok bude nehnuteľnosť ponúknutá železnicami na odpredaj formou verejnej obchodnej súťaže. A my len môžeme dúfať, že budova staničky sa dostane do správnych rúk a rodný dom Jozefa Kronera bude lákať k návšteve.

(pal)
foto: balky

Po kom to dieťa je?

TIMOTEJ ŠULÍK VLAKY SLEDUJE, POZNÁ A KRESLÍ ...

Vlaky, rušne, koľajnice, všetko v sýtych farbách, teda asi tak ako môže päťročné dieťa vnímať pestrú zmes variácií toho, čo ponúkajú naše pracoviská v teréne. Malý Timotej Šulík vzbudil pozornosť riaditeľky Materskej školy v Sabinove Gabriely Križanovej, ktorá nás na svojho talentovaného žiacka upozornila listom aj s priloženými kresbami.

To, že chlapec rád kreslí a maľuje všetko, čo sa pohybuje po koľajniciach, by ani nebolo až také neobvyklé, lenže Timotej označuje vozidlá číslami, dokresluje detaily. Riaditeľka usúdila, že dieťa čerpá znalosti od otecka, ktorý pôsobí v rámci železníc a to nás nasmerovalo k Vladimírovi Šulíkovi. – Som zamestnancom ZSSK a môj vzťah k modrej armáde je veľmi pevne zakorenený. Teraz ste ma našli v SIP Strečno, kde sa práve pripravujem na dráhu rušňovodča z predošlej pro-

fesie vlakvedúceho. Štrnásť rokov som myslel na tento cieľ a možno tak trochu sa z mojej vízie čosi prenieslo aj na troch synov. Všetci zatiaľ kreslia a maľujú vlaky, rušne a všetko, čo súvisí s pohybom po železničiach. Dvaja starší školáci si zachovávajú v očiach to, čo vidia pri našich vlakových výletoch. Neraz si kresby aj vystrihujú a lepia. Vlastne som prišiel na to, že my si viac všimame pohyb vozňov po trati a v staniach, ako okolitú prírodu. A to sa asi odrazi-



lo aj na Timotejovi, ktorý pozná označenie a typy vozňov i rušňov, - s prekvapením, ale i hrdosťou hovorí Vladimír Šulík, keď sme ho upozornili na poštovú zásielku zo sabinovskej škôlky. A aby dieťa svoj talent rozvíjalo aj naďalej, učiteľky sa snažia usadiť Timoteja s farbičkami tak, aby dovidel až na trať. On potom cez okno „informuje“ svojich rovesníkov, že sa práve blíži mašina určitého typu. Nuž, aj takéto podoby má spolupatričnosť k otcovmu remeslu, možno je to aj o talente dokonalého pozorovateľa. Ale tak trochu je to aj o nádeji, že práve takýto malý fanúšik železníc, v nej raz nájde svoje miesto.

(pal)



Pohotová reakcia prednostu zachránila Aničke život

MLADÁ ŠTUDENTKA SA NARODILA PO DRUHÝKRÁT...

Medzi desiatkami významných na tohtoročných celoslovenských oslavách Dňa železničiarov patrilo výnimočné miesto i trojici zamestnancov Železníc SR, ktorí z rúk ministra prevzali rezortné ocenenie Uznanie ministra dopravy za zaslúžilý čin. O Andrejovi Patkaňovi a jeho synovi Andrejovi, ktorí zachránili mladého muža pred utopením, keď spadol do rieky s osobným autom, sme už písali. Dnes vám predstavíme tretieho oceneného, prednostu Železničnej stanice Margecany, Ing. Cypriána Rychnavského. Nebyť jeho pohotového zásahu, v čiernej kronike by pribudol ďalší tragický zápis.

- Bolo to 4. júna v skorých ranných hodinách, - spomína na osudný deň prednosta. - Tak ako každý deň, šiel som peši z obce Kluknava, kde bývam, na zastávku Richnava. I keď nie je ďaleko, dobre mi padlo, keď mi sused, ktorý viezol autom dcéru Aničku na zastávku, ponúkol odvoz. To som ešte netušil, že s mladou slečnou sa v to ráno stretnem ešte raz, ale v úplne inej situácii. Stál som už na zastávke, kým ona si šla kúpiť lístok na osobný vlak do Košíc. Čakal ju náročný deň, pred sebou mala ťažkú skúšku na vysokej škole. Tak ako vždy som pozoroval dianie na zastávke, ale i dopravnú situáciu. Zrazu vidím, že Anička vyšla z čakárne a pokračovala v tesnej blízkosti vyvýšeného nástupišťa pri druhej traťovej koľaji. Stál som od nej vzdialený asi 15 metrov obrátený tvárou na hlavné traťové koľaje, keď sa po koľaji, vedľa ktorej prechádzala, blížil vlak. Mladá dievčina, hlboko zamyslená, však na to absolútne nereagovala,

dokonce začala prechádzať cez koľajisko.

To, čo potom nasledovalo, bolo ako z akčného filmu. Prednosta Ing. Cyprián Rychnavský začal na ňu volať, kričať a zároveň k nej utekať. Tesne pred prejazdom vlaku IC 402 ju stiahol z koľajiska k zábradliu na vonkajšej strane nástupišťa. Vodič vlaku, ktorý vyšiel z neprehľadného oblúka, spozoroval nebezpečenstvo a húkaním stačil dať návesť POZOR. Keby v tej chvíli nebol prednosta zasiahol, určite by došlo k tragédii. - Dievča ako neprítomné len pozeralo, čo sa to deje, absolútne si neuvedomovalo, ako to mohlo dopadnúť. Až za niekoľko okamihov s hrôzou konštatovalo, že na skúšku, ktorej sa tak bála, už vôbec nemusela dôjsť. A nielen na skúšku. To ráno mohlo byť jej posledným v mladom živote, - dodáva prednosta Ing. Rychnavský.

Anička však predsa na skúšku šla. V ten deň sa obaja hlavní aktéri tohto príbehu stretli ešte raz. Tentoraz to však bola



Záchranca ľudského života, prednosta Železničnej stanice v Margecanych, Ing. Cyprián Rychnavský.

úplne iná Anička. Usmiata, rozradostená. A hneď sa svojmu záchrancovi aj pochválila, skúšku urobila na áčko. No oveľa viac si cenila, že žije, že sa vlastne 4. júna 2008 narodila po druhýkrát.

Vladimír SALZER,
foto : autor



- Je pre mňa česť odfotiť sa s hrdinami, ako ste vy, - povedala Martina Schindlerová na celoslovenských oslavách Dňa železničiarov našim kolegom. Zľava: Ing. Cyprián Rychnavský, Andrej Patkaň starší, Martina Schindlerová a Andrej Patkaň mladší.

Francúzsky petang sa udomáčuje aj medzi železničiarimi



Nie všetkých športuchtivých železničiarov čakalo na ihriskách slnečné počasie. Organizátori športového dňa z Atraktívneho obvodu Spišská Nová Ves síce bojovali s chladom a vetrom, na dobrej nálade to však nikomu neubralo. Súťažilo sa v kopaní jedenástok, strelbe zo vzduchovky, stolnom tenise, ale aj petangu.

Vedeli ste však, že prvé guľové hry hrali starí Gréci? Najskôr hádzali gule len do diaľky, až neskôr triafali určený cieľ. Petang mohol zaniknúť v období napoleonských vojen. Vojaci ho totiž hrali s delovými guľami ako hazardnú hru o peniaze a velitelia ho chceli zakázať. Hra sa však zachovala a Francúzsko sa stalo oficiálnou kolískou lyonských guľí, ako vtedy nazývali petang. Dnešnú podobu dostal, keď najlepší francúzsky hráč ochorel na reumu. Nemohol hodiť gule s obvyklým rozbehom, preto hádzal z miesta. Jeho spoluhráči boli kolegiálni a taktiež hádzali zo stoja s nohami tesne pri sebe. Slovo pétanque tak znamená v jednom z francúzskych nárečí výraz „nohy spolu“. Úlohou hráčov petangu je dostať svoju 650 až 800 gramovú guľu čo najbližšie k cieľu, teda k drevenej guľôčke s priemerom 25 – 35 milimetrov, nazývanej aj košonek, but alebo prasiatko. Petang môžu proti sebe hrať dve družstvá po dvoch či troch hráčoch, prípadne jeden hráč na jedného. Sumárny počet guľí je vždy šesť. Zápas sa hrá, kým jedno družstvo nedosiahne trinásť bodov. Za bod sa považuje každá guľa, ktorá je po ukončení hry bližšie k cieľu než prvá najbližšia guľa súpera. Aj keď sa táto hra udomáčuje na športových hrách železničiarov, pri jej rekreačnej podobe ide najmä o zábavu. Ani pri nej však nie je núdza o prejavované emócie radosti zo športového úspechu, ktorými sa nechal unášať i Ján Valigurský z SMS OZT KT Spišská Nová Ves. (na fotografii druhý zprava)

(balky)
foto: autor

Minifutbal v Gáni s medzinárodnou účasťou

Už ôsmy raz organizoval ZV OZŽ Galanta medzinárodný minifutbalový turnaj, tentoraz pod názvom DHL Cup 2008. Za slnečného počasia sa na futbalovom ihrisku v dedinke Gán zišli okrem domácich železničiarov z Galanty aj družstvá z Pezinka, Szobu (MÁV) a Znojma (ČD). Súťažili aj zástupcovia vlakových čiat z Bratislavy a DHL Logistics Slovakia. Na upravenom trávniku prebiehali súboje všetkých zúčastnených mužstiev, pričom najúspešnejší boli futbalisti zo Železničnej stanice Pezínok (na fotografii). Pri rovnosti bodov ďalších troch mužstiev rozhodovali o ich umiestnení až strelené góly do bránok súperov. Najaktívnejší boli strelci DHL Slovakia, nasledovalo mužstvo vlakových čiat z Bratislavy a nepopulárnu zemniakovú medailu získali domáci hráči. Zahraničné mužstvá skončili až na chvoste tabuľky - kolegovia zo Szobu na piatom a zástupcovia modrej armády spoza rieky Moravy na šiestom mieste. Pre účastníkov aj divákov bol pripravený chutný guláš a občerstvenie, pri ktorých sa viedli priateľské rozhovory ešte dlho po skončení posledného zápasu.

Jozef Bednár
foto: autor



Anketa: Ako vnímate prechod na euro ?



Ing. Pavol ČANÁDY,
koordinátor SMS železničných
trati a stavieb, Kralupy:

Zatiaľ ma to osobne zvlášť neza-
ujíma, nevšímam si ani dvojitú
cenovku. Keď to bude aktuálne
a príde január budúceho roka, tak
sa iste budeme musieť zorientovať.
Myslím si, že je rozpracovaná až
prehnaná veľká kampaň ohľadne
novej meny, ved'to musí stáť plno
peňazí.



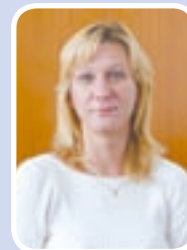
Mária PREDANOCYOVÁ,
odborná referentka
kontrolingu, OR Trnava:

Musí to byť, ide o prirodzený vývoj.
Súkromne túto zmenu ešte ne-
vnímam. Ale v práci už áno. Sme
zapojení do prípravy plánu pre
budúci rok, do konca decembra
musíme zvládnuť plán nákladov
a výnosov za naše OR. Sme „vy-
zbrojení“ brožúrkami a dostatkom
informácií ohľadne eura.



Ing. Juraj KAŠČÁK,
odborný referent ekonomiky,
AO Spišská Nová Ves:

Zvyšovanie cien je celoeurópsky
problém, no ak nedôjde k drasti-
ckému zdražovaniu tovarov a slu-
žieb, už o niekoľko mesiacov by
sme mali pocítiť výhody novej
meny. Mrzí ma, že do eurozóny
nevstúpili aj susedné štáty z V4,
nákupná turistika by bola v eurách
jednoduchšia.



Monika KVOCHOVÁ,
odborný referent,
ŽT Bratislava:

Vo výmene peňazí nevidím prob-
lém. Je jedno, akou menou zapla-
tíme za tovar, suma po prepočte
by mala ostať rovnaká. Doteraz
sme na bločkoch kontrolovali ceny
v desiatkach aj stovkách korún,
teraz to budú jednotky eur a
centy. Asi sa viac bude platiť kre-
ditkami.

Zmerali si svoje sily na športoviskách



V nádhernom počasí a krásnom prostredí športového areálu FC Kalná nad Hronom sa 22. augusta konalo regionálne kolo V. ročníka športových hier zamestnancov OR Košice, ktoré organizovala Železničná stanica Levice v spolupráci s atraktívnymi obvodmi Zvolen a Banská Bystrica.

Vo volejbalovom turnaji súperili medzi sebou 4 družstvá zo železničných staníc vo Filákovce, vo Zvolene a ORD Zvolen. Prihlásilo sa aj spoločné družstvo atraktívnych obvodov. Ani tento výber však nestačil na šikovnosť hráčov zo Železničnej stanice Zvolen, ktorí sa stali víťazmi turnaja. Genu za tretie miesto si spod vysokej siete odnieslo družstvo ORD Zvolen. V minifutbale si svoje sily zmeralo až 6 mužstiev. Hráči zo železničných staníc z Kozároviec, Levíc, Lučenca, Úľan nad Žitavou, Zvolena a spoločného družstva oboch atraktívnych obvodov bojovali na výborne pripravenom trávniku o každú loptu. Aj v tomto turnaji sa výber atraktívnych obvodov musel uspokojiť len s druhým miestom, pretože najlepšie to kopalo hráčom z Levíc. Tretie miesto získalo mužstvo z Lučenca. Po vyhodnotení turnajov sa všetci zabávali pri hudbe aj priateľských rozhovoroch s kolegami, čo bolo pri súčasnom, uponáhlanom živote najväčšou odmenou pre organizátorov podujatia.

Ing. Peter BOSÍNI



Ing. Ľubomír POLAKOVIČ,
prednosta Železničnej stanice
Varín:

Zavedenie meny eura podstatne zjednoduší platobný styk. Výhodné to bude i pri cestovaní, už nebudeme musieť meniť koruny na eurá. Prínos pocíti aj slovenská ekonomika. Nástupu novej meny sa neobávam.



Bc. Ivan SOVIČ,
vedúci oddelenia riadenia
dopravy, OR Trnava:

Euro je svetová stabilná mena, s ktorou obchoduje väčšina štátov Európskej únie. Jeho prijatie bolo jednou z podmienok nášho vstupu do nej. Náš trh je v podstate malý, takže nám to zjednoduší život. Novej meny sa netreba obávať.

TUI-kári oslavovali prácou i športom

Stretnutie zamestnancov Technickej údržby infraštruktúry zo všetkých sekcií a aparátu riaditeľa na pracovnej porade v Ružomberku nebolo len o povinnostiach. Jej súčasťou okrem vyhodnotenia ekonomických výsledkov za mesiac júl a od začiatku roka, ako aj predbežných výsledkov bez rozúčtovania nákladov za august, boli i oslavy Dňa železničiarov. Vyše stočlenný kolektív „tui-károv“ dokázal, že tak, ako sa vedía obracať v práci, rovnako šikovní sú i na športoviskách.



Klasickým športom na oslavách je futbal. Spomedzi štyroch družstiev si najlepšie počínal kolektív Diagnostického strediska mostov, ktorí v svojej kategórii získal prvenstvo.



Rekreačné zariadenie v Ružomberku poskytlo účastníkom pracovnej porady, spojenej so športovým podujatím, ktorým si pripomenuli železničarske oslavy, možnosť zasúťažiť si napríklad i v bowlingu.

Najlepšie to „triafalo“ kolektívu diagnostiky železničného zvršku. K dispozícii však mali i telocvičňu na squash, zahráli si tiež biliard, či stolný tenis. Dva dni prešli ako voda a program, ktorý im pripravila Sekcia energetiky a elektrotechniky so Závadným výborom OZŽ pri TÚI Prešov bol podľa viacerých účastníkov vynikajúci. Čo tak zopakovať si niečo podobné i na budúci rok?

Vladimír SALZER,
foto: autor

najstaršiu železničnú pamiatku

Šanca pre zberateľov

Termín uzávierky súťaže sa blíži a tak svoje tipy zasielajte aj naďalej na adresu redakcie alebo lehocky.jozef@zsr.sk. Súťaž končí 31. októbra.

Listy a fotografie, ktoré prichádzajú do redakcie, nás presvedčajú o tom, že napriek vydávaniu nových predpisov si mnohí železničari archivujú aj tie staré.

Nečudo, veď vždy si tam nájdú čosi užitočné, občas aj veľmi zaujímavé či zábavné. V súčasnej dobe modernej techniky je vzácny aj úhladný rukopis, ktorý na zažltnutých stranách aj dnes pôsobí ako umelecký výtvor.

V tomto čísle uverejňujeme fotografie Príručky železničnej traťovej služby, ktoré nám zaslali zamestnanci Strediska miestnej správy železničných tratí a stavieb v Novom Meste nad Váhom. Vydalo ju Riaditeľstvo štátnych dráh v Plzni ešte v roku 1924. Na 420 stranách sa dozvieme veľa užitočného o stavbe železničných tratí, dopravných predpisoch, dozore na trati, ale aj o účtovníctve či penzijnom fonde.

Príručka je teda unikátnym komplexom všeobecných informácií a svojím záberom, jednoduchosťou a výstižnosťou problematiky prekoná aj súčasné predpisy.

Aj tieto fotografie sme zaradili do našej súťaže O najstaršiu železničnú pamiatku.

Foto: SMS ŽTS Nové Mesto nad Váhom



ŽELEZNIČIARI

Vedeli ste, v ktorých funkciách v ŽSR pracuje najviac železničiarov? Pracujete ako výpravca či výpravkyňa? A viete, že okrem vás je na železnici ďalších 2 078 ľudí, ktorí vypravujú vlaky? Prinášame vám najčastejšie sa vyskytujúce profesie na železnici, ich počet a v krátkosti aj náplň práce. Presné pomenovanie funkcií i náplne sa nachádza v Katalógu typových pozícií ŽSR.

1. Výpravca - 2 079 zamestnancov

- riadenie, koordinovanie a zabezpečovanie vlakovej dopravy v pridelenom obvode ŽST, trate alebo na diaľkovo ovládanom traťovom úseku. Riadenie a kontrola posunu a vlakotvornej činnosti. Riadenie a koordinácia práce prislúchajúcich zamestnancov v ŽST, vlakového personálu pri pobyte v ŽSR a v príslušnom medzistaničnom úseku.

2. Vedúci posunu, posunovač - 1 524 zamestnancov

- riadenie účelného, bezpečného a hospodárneho posunu v pridelenom obvode podľa určených technologických postupov práce. Zodpovednosť za správne a včasné zostavenie vlaku,
- posun so železničnými vozňami, ich vyvesovanie a zvesovanie s obsluhou brzd jednotlivých vozňov alebo ich skupín, zadržovanie spúšťaných a odrážaných vozňov, zabezpečovanie vozňov proti pohybu, dávanie a opakovanie návěstí.

3. Traťový robotník - 1 236 zamestnancov

- zabezpečovanie údržby a opráv železničného zvršku, spodku a umelých stavieb, odstraňovanie porastov v obvode dráhy, demontáž podvalov, koľají a výhybiek,
- odstraňovanie snehu a ľadu z prevádzkovaných koľají a výhybiek, pomocné práce pri stavbe a údržbe železničných tratí.

4. Signalista - 1 037 zamestnancov

- zabezpečovanie dopravnej cesty pre vlaky a posun pomocou ústredne, miestne alebo ručne stavaných výmen, výkoľajok a návěstídiel. Sledovanie návěstídiel a dávaných návěstí a jazdy vlakov. Obsluha oznamovacích a zabezpečovacích zariadení a ich kontrola, obsluha koľajových brzd. Vedenie dopravných záznamov. Prehliadka a prevádzkové ošetrovanie výhybiek v pridelenom obvode.

5. Dozorca výhybiek - 1 033 zamestnancov

- samostatná činnosť alebo riadenie práce pridelených výhybkárov pri zabezpečovaní vlakovej cesty a posunu ručne ovládanými výmenami a výkoľajkami. Zodpovednosť za bezpečnú prácu výhybkárov, za správne postavenie výmen, voľnosť vlakovej cesty, úschova a stráženie kľúčov od výmen, výkoľajok a koľajových zábran. Prehliadka a prevádzkové ošetrovanie výhybiek.

6. Elektromontér pevných trakčných a silnoprúdových zariadení - 915 zamestnancov

- vykonávanie údržby, obsluhy, komplexných rekonštrukcií a opráv pevných trakčných a silnoprúdových zariadení a zariadení diaľkového a ústredného ovládania (riadenia), väzby napájačov, ochrán a automatík elektrických zariadení vrátane prenosových zariadení,
- údržba a opravy jednotlivých systémov trakčného vedenia, kontrola úplnosti technického stavu vonkajšieho vedenia vysokého napätia a veľmi vysokého napätia.

7. Návestný majster - 599 zamestnancov

- tvorivé riešenie náročných technických úloh, riadenie, organizácia a koordinácia zložitých technologických celkov železničnej prevádzky pri komplexnom zabezpečovaní technickej údržby, opráv a montáže zariadení oznamovacej, zabezpečovacej a telekomunikačnej techniky.

